



TITLE:

# 海運に於ける競争と獨占との分界 (二・完)

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

---

CITATION:

小島, 昌太郎. 海運に於ける競争と獨占との分界(二・完). 經濟論叢  
1923, 17(4): 510-523

ISSUE DATE:

1923-10-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/128079>

RIGHT:

# 京都市帝國大學經濟學會 經濟論叢

第七十卷 第四號

大正二十二年十一月一日發行

## 論叢

### 獨身概論

法學博士 財部 靜治

サン・シ  
モン派の社會改造哲學及び連帶思想

文學博士 米田 庄太郎

植民地の經濟政策に就きて

法學博士 山本 美越乃

海運に於ける競爭と獨占との分界

法學士 小島 昌太郎

## 時論

### 震災經濟觀

法學博士 河田 嗣郎

時局緊急の經濟關係諸勅令

法學博士 神戶 正雄

## 說苑

安政の震災と救濟策

法學士 本庄 榮治郎

勞働生産力と勞賃

經濟學士 森 耕二郎

## 雜錄

原始的土地所有權の一例

法學博士 河上 肇

兌換券と物價指數との關係

經濟學士 蜷川 虎三

戰後獨逸の大學生數

經濟學士 岡崎 文規

## 海運に於ける競争と獨占との分界 (二・完)

小 島 昌 太 郎

### 乙、運賃延戻制の適用範圍

獨占的コンフュレンスの成立し得るは、前述の如く一定の限界内に限れる。然るに之が成立により獲得したる獨占を維持する手段たる所の運賃延戻制なるものも、之を適用し得るは、亦自ら一定の限界内は限らる。故に海運に於て有力なる獨占の存在し得るは、恰も此二重の限界内に在る範圍に限られ、その範圍以外には、事情に従ひ、大なる程度若しくは小なる程度の競争が常に行はるゝのである。従つて海運に於ける獨占と競争との分界を明かにするが爲めには、更にこの運賃延戻制の適用し得る範圍を見究めなければならぬ。

英吉利諸港と北米合衆國岸諸港とを結び付ける北大西洋航路には、コンフュレンスは存在して居るが、運賃延戻制は採用せられて居ない。それは北米合衆國が法律を以て運賃延戻制を禁止して居ると云ふことのみに由るのではない。之には一つの經濟上の理由がある。今其の理由の如何なる所にあるかを尋ねて、運賃延戻制の適用に於ける限界の一つを明かにしやうと思ふ。

元來、北大西洋航路は旅客交通の頗る頻繁なる所であつて、貨物よりも旅客の方が運送營業の

目的物として主要なる地位を占めて居る。従つて此處に營業して居る多數の定期船會社が、旅客の交通量に應じて使用せる貨客兩用船の貨物積載能力は、此航路に於ける貨物交通量よりも大きくて、貨物に對しては全體として常に船腹餘剰を示めずの狀態にある。其結果、貨物に對する運賃を多少安くしても、なるべくこの船腹餘剰を少からしむることは、航海利益を多からしむる點より云ふも、又船に荷足をつける必要の上より云ふも、海運會社の營業としては必要なる事柄である。併しその必要を感ずるの程度は、各社の營業狀態によりて、特にその旅客營業に對する重要さの程度如何によりて、各々異つて居る。之が爲めに貨物運送に於ける彼等の利害關係には相一致せざる所があつて、彼等相互の間の貨物獲得競争を全く廢止することは望み得ない事情にある。貨物事務を比較的重要視する會社は、貨物運賃を甚だ安くしても出來得る限り多量の運送をなさんことを欲し、之をさほど重要視せざる會社は、前者の如く運賃を安くすることを欲しない。其結果として、彼等は賃率上の競争を全然廢止する所の確定賃率協定を締結することが出來なくて、各社の事情を一々斟酌したる差別的最低賃率協定を締結するの外なき狀態にある。故に彼等の組織したるコンフェレンスに於ては、貨物賃率に就いて各社毎に最低限度を定め、之が變更は一定の豫告期間經過後に於て實行するの規約あるに過ぎない。

かくの如く、北大西洋航路に於ける定期船會社が、各々低廉なる運賃を以て積込貨物の蒐集に

努めねばならぬ必要に迫られ、且つ彼等相互の間に於て確定賃率協定を締結し得ざる事情にあることが、即ち此航路に運賃延戻制を採用し得ざる結果を齎らすこととなるのである。

即ち前述の事情は、第一に、不定期船をして、此航路に於ては、定期船に對する競争をなすの餘地なからしめて居る。快速力の優秀船を使用し、規律的に頻繁なる定期航海を營む多數の會社が、各々その營業狀態に應じて、出來得る限りの低廉なる運賃を以て、——その或ものに至りては旅客事務より生ずる利益の一部を割いて之を貨物運送の費用に充てる程の低廉なる運賃を以て、——貨物の運送をなす此航路に於ては、不定期船は定期船に對して殆ど全く競争するの餘地がない。不定期船が定期船に對して競争し得るのは、その提供する所の運送勞務の劣れるだけを埋め合すに足る程にその運賃の低廉なることが特徴をなす場合に限られるからである。故に不定期船の競争を排斥せんが爲めの手段としては、此航路に於ける定期船コンフェレンスは、運賃延戻制を採用する必要全くない。

併し此航路に運賃延戻制の存在しないのは、不定期船の競争がなく、従つて之を排斥するの手段として此制度を採用する必要がないと云ふことのみによるのではない。寧ろ、この理由によつて之を不必要とならしめたるは同一の前述の事情が、此制度の採用を不可能ならしめて居ることにある。

抑も確定的賃率協定を締結し得ずして、各社の事情を斟酌したる差別的最低賃率協定を締結するの已むなきに至つたと云ふのは、前述の如き事情があるが爲めに、各社の立場を各々認めて、或範圍内に於ては加盟者の或ものをして他のものに對し賃率上自由行動をなし得ることを承諾するの外なきからである。又 縦ひ完全に賃率上の競争を廢止し得ずとも、多少たりとも之を調節し得ることは、彼等に共通なる利益であるからである。然るに今、此に運賃延戻制を採用するものがありとすれば、此制度はその會社と彼の荷主との關係を繼續的に確定せしむることとなり、他のより低廉なる運賃を以て運送の引受けをなさんとする會社をして、協定に於て認められたるその低廉なる賃率によりて、此等の荷主の貨物を運送することを妨害するの結果となる。換言すれば、協定に於て明かに認められたる範圍内の賃率上の自由行動をなすことを、即ち認められたる範圍内の競争をなすことを、單なる一加盟者の行爲を以て禁止することとなる。之れは、とりも直さず、この差別的最低賃率協定を締結したる精神に背叛する事柄である。従つて若し、差別的最低賃率協定の下に於ても、各社が運賃延戻制を採用することが許され得るものとせば、低廉なる運賃を以て貨物運送の引受けをなすを營業上必要とする會社は、最初よりかゝる協定に加盟するを肯せずして、協定は成立するの見込なく、多少たりとも調節せられ得べき競争が、全然調節せられずして繼續し、彼等總ての不利を齎らすこととなる。之れ最低賃率協定を以て満足す

るの外なき北大西洋航路には、運賃延戻制の採用し得られざる理由である。

運賃延戻制適用上の限界は又、コンフェレンスの提供する船腹が、貨物交通量に比して常に不足勝ちなるが如き航路に於ても現はれる。而して此ことは、特に未開國より先進工業國への復航路に於て存在する事柄である。工業國より未開國への往航にありては、輸送貨物は主として工業製品であつて、之は運賃負擔力の大なる有利な貨物であるから、海運業者は平素それを積込むに不足する様な船腹を定期航海に差向けることは先づないものである。若しコンフェレンスがその獨占的地位を利用してかくの如きことをなすことあらば、直ちに有力なる競争者が現れ出て、その割込みを餘儀なくせられる。故に定期航海にある船舶の噸數は、そこに輸送せらる工業製品の交通量に應じて定められるが普通である。然るにかくの如くにして定められたる定期航海の船腹は、その復航貨物に比して超過することもあれば、又不足することもある。例へば、英吉利と日本支那との航路にありては、定期船の船腹が復航貨物に超過して居る。故に定期船はなるべくその船腹を満すことに努めると共に、同盟外の船の競争を防遏せんが爲めに運賃延戻制を採用して居る。只、此航路に於ても米穀のみは、不定期船の競争を除去し得ざる事情あるが爲めに、之を自由貨物として居る。之に反して、孟買及びカラチ (Karachi) より英吉利への復航々路に於ては、コンフェレンスの提供する船腹がその復航貨物に對し不足勝ちなるが故に、荷主に對しそ

の總ての輸送貨物を定期船にのみ積込ましむることを要求することは出来ない。それ故に又運賃延戻制も採用し得ない事情にある。加之、此場合の復航貨物は、元來不定期船向なる原始產品の大量貨物であるが爲めに、之に對する不定期船の競争を排斥し得ないことも、亦運賃延戻制の採用を不可能ならしめて居る。

併し乍ら、コンフェレンスの提供する船腹が、復航貨物の交通量に比して不足なる場合にあつても、そこに特に定期船向なる貨物があるならば、之に對しては運賃延戻制を適用し得る。例へばカルカッタより英吉利への復航には、亞麻仁、小麥、黃麻等の大量原始貨物の外に、茶と云ふ高級貨物があつて、此等の總量は、コンフェレンスの提供する船腹を以てしては、之を收容するに不足なる状態である。故に不定期船もその輸送に當り得る所の大量原始貨物に對しては、運賃延戻制を採用することが出来ないが、茶は船艙内の保管や輸送上の取扱ひに就いて特別の注意を要する貨物で、通常の不定期船には不向なるが爲め、之に對しては一種の運賃延戻制を適用して、その輸送を獨占して居る。こゝに一種の運賃延戻制と云つたのは、此場合に於ける延戻制は、前に説期したるが如き工業製品などに適用せられて居る制度とは、多少趣きを異にする所あるからである。茶は勿論通常の不期船に積込むには不適當であつて、之は臭氣ある貨物と共積みすることが出來ず、又臭氣ある貨物を積込んだ跡の船艙へさへ積込むことが出来ないもので、特別の



取扱を要するものであるが、此航路には多數の不定期船が集り來るが故に、定期船の要求する運賃又は條件が、茶業組合を満足せしめざるときは、組合は適當なる不定期船を選擇して、之に必要とする取扱ひと注意とを命じて運送せしむることを得、必ずしも定期船のみに依頼せざる事が出来る。故に定期船も此航路に於ては、茶に對し完全なる運賃延戻制を適用し得ずして、幾多の折衝を重ねたる後に、一九〇七年に至り、コンフェレンスと茶業組合との間に契約を締結し、茶の運賃を五十立方呎の一噸に對し三十二志六片と定め、割戻金として五志を運賃受領の際に拂戻すこととしたと云ふ歴史がある。かくの如きは、固有の意味に於ける運賃延戻制とは名づけ得ざる程に制限付きのものである。

最後に運賃延戻制の適用限界として現はるゝものは、之に對する社會的意思の反對である。運賃延戻制は、前に述べたる如く、荷主をして利害關係上より積込船舶選擇の自由を失はしむるものであるから、小にしては荷主の利益を害し、大にしては社會の福祉に反すと認めらるゝことがある。その果して然るや否やの批評は、海運に於ける獨占の利益と弊害とを論ずる本編の最後の部分に於て試みんと欲する處であるから、茲には省略するが、ともかく、かゝる見解の存在するのは事實である。而してかゝる見解の一般に廣く行はるゝ所にありては、法律又は其他の方法を以て此制度の採用を禁止して居る。即ち北米合衆國がその船舶法及び一昨年發布の海運法を以て

合衆國諸港へ出入する船舶には、如何なる名義を以てするも、運賃延戻制の採用を禁止して居るが如き、又南亞聯邦は一九一二年 Union Castle Line と締結したる郵便物輸送契約を以て、從來行はれて居たる此制度を禁止したる如きは、何れも其例である。

### 丙、コンフェレンスの内外に於ける潜在的競争

私は右に述べたる所を以て、コンフェレンスの成立可能の範圍と運賃延戻制の適用範圍とを説明し、以て海運に於て獨占の成立し得べき限界を明かにした積りであるが、併し獨占と競争との分界と云ふことに就いては、尙ほ茲に一つの見逃すべからざる事柄がある。そは、コンフェレンスによりて成立したる獨占には、内には之を組織して居る加盟者相互の間に潜在的なる競争があり、外には常に機會だにあらば起らんとする所の對抗的競争が潜在して居ること、是である。

コンフェレンス加盟者相互の間に存在する潜在的競争とは如何なるものか。コンフェレンス加盟者は、その協約によりて、一定の範圍内に於て相互の間に競争をなさざるの義務を負擔して居るが、その範圍以外に於ては自由なる活動をなし得るものである。而して、その制限せられたる行動の範圍と、自由なる範圍とは、コンフェレンスの種類によりて各々異なる所ではあるが、併し如何なるコンフェレンスにても加盟者の活動の自由を全部失はしむるものはないのであるから、加盟者はその殘されたる自由の範圍内に於て如何なる行動をなすも、そはコンフェレンスの精神

に背叛する事柄ではない。否、コンフェレンスなるものは、その本質上、此の如くに一定の範圍に於ける加盟者の行動の自由を許さざるを得ざる所のものである。この許されたる行動の自由の範圍内に於て、各加盟者は他の加盟者に對し競争的關係に立ち得るのである。而して今齟つて、コンフェレンスの獨占なるものゝ意味を吟味するに、そは外部に對してはコンフェレンスが一體として獲得する所のものではあるが、その主體たるものはコンフェレンスそのものではなくて、實は之を組織して居る各個の定期船會社に外ならない。然るに彼等は外部に對しては獨占的團體として働きながら、その内部に於ては彼等相互の間に多少の範圍内に於て競争し得るの機會を有つのであるから、此意味に於て彼等相互間の競争を潜在的競争と云ふのである。

このコンフェレンスの内部に於ける潜在的競争に就いては、曩にコンフェレンスの種類を説明したる際に、その各々の組織が獨占を獲得する效果如何と云ふ方面より述べたる所である。今之を纏めて再び茲に説明すれば、出帆港や寄航地を分擔する所の地域協定にあつては、それらの港の背面地帯が別々の交通領域にあつて全然相隔離し居らざる限り、一の加盟者の勢力の範圍内の港より輸送せらるべき貨物を、他の加盟者が自己の勢力範圍内へ種々なる手段を用ゐて誘引することは必ずしも難事ではないから、此に彼等の間に潜在的競争が存在し得る。航海回数又は船腹噸數を協定するコンフェレンスにあつても、海運界不景氣の場合、豫期の噸數の貨物を獲られざ

るときは、運賃の引下げによりて貨物爭奪の競争が加盟者の間に行はるゝ恐れがある。更に賃率の協定をなすものにありても、運賃以外の方面に於て、例へば速力設備等の勝れたる優秀船を使用することにより、又は盛に廣告をなして世人の注意も惹くことによりて、他の加盟者の顧主を誘引する餘地が残されて居る。かの運賃又は収益を共同計算に移し、若しくは運輸貨物の振當をなす所の、所謂プールの形態をとる高級コンフェレンスにありても、加盟者各自に對するそれらの割當量額は、現契約期間内に止まり、次期の契約期間のそれは、現契約期間内に於ける各社の營業成績を基礎として變更せらるべきものであるから、次期に於ける割前の大ならんことを望むものは、現期の輸送量を、又は輸送能力を大ならしめて、以て自己の同盟内に於ける地位を向上せしむることが出来る。故に此場合に於ける一加盟者の輸送量又は輸送能力の増加は、即ち他の加盟者に對する競争に外ならない。

コンフェレンスは何故に、その加盟者相互の間に潜在的競争の餘地を残さざるを得ざるか。それは、コンフェレンスなるものは單に契約を以て結合する所のカルテルたるに過ぎないものであつて、加盟者各自の法律上並びに經濟上の獨立を奪ふものでなく、之をそのまゝに存續せしむるものであるからである。換言すればコンフェレンスを組織したる後に於ても、各社は依然として個別的なる利害關係を有つて居るからである。この個別的なる利害關係を消滅せしめ、少くとも經

濟上の獨立を各社より奪つて、彼等を完全なる統一的經營の下に置くにあらざれば、多かれ少かれ各社の間に潜在的競争の餘地を残すは到底免れ難き所である。然るにかくの如きは、トラスト又はフュージョンに於てのみなし得る所であつて、コンフェレンスなるものは如何に高級なる形態をとるども、此點に達し得ざるものなるは、それがカルテルたる性質上當然の事柄である。

海運に於ては、既に述べたるが如く、國際的主要航路に營業せる大多數の會社をトラスト又はフュージョンの組織の下に包括することは不可能事に屬し、獨占を獲得する方法としては只コンフェレンスの組織あるのみである。然るに此組織の下に於ては、右に述べたるが如く、加盟者相互の間に潜在的競争の餘地がある。故に海運に於ては、獨占會社と認めらるゝ所の、コンフェレンス加盟會社も、或範圍内に於ては、その相互の間に於てすら、尙競争の餘地あるものである。

コンフェレンスによりて成立したる獨占には、右の如く、その加盟者相互の間に潜在的競争があるのみならず、之に對しては常に外部に於ても機會だにあらば對抗して起らんとする潜在的競争の潜んで居ることを見逃がしてはならぬ。

前に述べたるが如くコンフェレンスに對して競争者として現はるゝものは、同盟外の定期船會社と一般の不定期船主とである。前者は嘗て述べたる所の運賃戦を開始してコンフェレンスに割込まんとするものであり、後者は、平素、低級大量貨物に對してコンフェレンスの獨占を許さず

る働きをなすと共に、特に貨物出廻りの盛なる場合に際しては、定期船向きなる貨物に對しても之が積取りを争はんとするものである。而してかくの如き競争關係は、不定期船の低級大量貨物に對する關係を除きては、平常現實には現はれ居らざる所であるが、若しコンフェレンスが獨占的地位を恃みて、交通量に適應する所の船腹を提供せずして荷主に不便を與ふるか、又は不當なる運賃を課して恣なる利益を擧ぐる事が繼續するならば、如何に運賃延戻制などの排他的手段を用ゐる居るとも、臆てそが現實に現はれ來るべきことを避け得るのである。此意味に於て、コンフェレンスの有する獨占的地位は、現實には何等外部より競争を受け居らざるが如くに見えても、實は常に外部より潜在的なる競争に包圍せられ居るに均しき状態にあると言ふことが出来る。

此等は既に隨所に於て述べたる所であるが、茲に更めて説明せんと欲する所は、同盟外の定期船會社又は一般の不定期船主が、自ら自己の危險に於て直接に競争者として立つことがある外に荷主たる貿易業者の組合がコンフェレンスの獨占に對抗して立つ場合に、彼等がその幫助者たるの役目を演ずることがある點である。即ち、荷主たる貿易業者がコンフェレンスの要する運賃を不當なりと認め、又はその獨占的取扱ひに不満を懷きて、之に對抗する所の組合を組織し、コンフェレンスの羈絆を脱せんとしつゝある場合に、同盟外の定期船會社又は一般の不定期船主が、組合の要求に應じて繼續的契約の下に組合商人の貨物運送に當ることある場合のことである。此場合に於てはコンフェレンスに對する直接の競争者は、この商人組合であるが、併しかゝる對抗を

なさしめ得るものは、同盟外の船主であるから、此意味に於てもコンフェレンスは彼等の潜在的競争力を輕視することが出来ない。

商人組合にしてコンフェレンスに對抗し遂に成功を收めたるは、孟買の綿布輸入商組合である。一八八一年、孟買に於ける輸入商等は、その英吉利より輸入する綿布につき、コンフェレンスの課する運賃を不當なりと認め、一の組合を組織してコンフェレンス外の船を以て専らその輸送に當らしめた。之が爲めコンフェレンスは往航貨物の主要なるものを失ふことゝなつたから、遂に屈服して、マンチエスターの商人が支拂ふよりも十志も安き、一噸三十志の運賃を以て彼等の輸入綿布を運送することゝなつた。然るに一八九四年に至り、此航路に新たに定期船航海を營む會社が出来、組合と二十志の運賃にて契約を締結したるが爲め、コンフェレンスは再び綿布の輸送を之に奪はれた。其結果、多少の曲折を経てコンフェレンスは此新設會社を買収すると共に、組合に對しては一噸二十一志六片にて妥協をなさざるを得ざるに至つたのである。

商人組合の對抗は、かくの如くときとしてコンフェレンスの獨占に對し重大なる影響を與ふるものであるが、併しそがかへる有効なる働きをなし得るは或特別なる場合に限らる。商人組合が嘗てコンフェレンスに對し對抗を試みたるの例は、實際上決して少なくはないのであるが、成功を收めたる場合は極めて稀であつた。前掲の孟買綿布輸入商組合の例の如きは、その特別なる場合に屬する。蓋し、此組合の場合に於ては、組合員の利害關係が均く同一種の商品の輸入に懸り

且つ彼等が同一の地方に存在して營業をなし、外國に於ける同一の港より輸入品の輸送をなして居ると云ふ比較的簡單なる關係にあるによるのである。若し荷主たる商人達が、彼等各自の輸送する貨物に就いても各々利害關係を異にする所あり、又は相嫉視して共同の行動に出づる能はざる状態にあるか、若しくは彼等が所在地を同うせずして各地方に散在するか、又は積込地が各地に分れ居るが如きことあらば、初めより組合の成立は望み少きものである。加之、多くの場合に於ては、輸出入業者の主たるものは、同時に海運會社の代理店たることも少なくはなく、或はコンフェレンス加盟會社の大株主たることもあるから、かゝる場合には對抗的組合の成立は一層難事となり、その成立後に於ても終局の成功を收むる迄は、全員の歩調が調うことは殆ど望み得ない事柄である。かの China Mutual Steamship Company & Australian Mutual Shipping Company の如きも、その名の示すが如く、成立の初めは此種の對抗的目的を以て設立せられたものであつたが、何れも終には對抗の相手方たるコンフェレンスに加盟せしめらるゝの外なきこととなつた。

私は以上述べたる所により、海運に於ける獨占、即ちコンフェレンスの有する獨占なるものが如何なる性質を有し、如何なる程度のものであるかを、略ぼ明かにした積りである。かくの如き獨占が社會經濟に對し如何なる効果を及ぼすかに就ては、別に稿を改めて説明するであらう。

(大正十二年三月十日 佛蘭西シヤン・レ・パンの客舎に於て)